

ZP Choceň – Uhersko, BC

SŽDC GŘ 06 – odbor přípravy staveb

Obecné připomínky

- Žádáme o důslednou kontrolu předloženého ZP a jeho opravu či doplnění. Jako příklad uvádíme kap. 7 na str. 23, kde není vyplněna tabulka a u názvů obce je uvedeno „XXX“.

Bylo upraveno

Provozní a dopravní technologie (zpracoval Ing. Zeman, tel.: 702 209 232)

- Bez připomínek.

Zabezpečovací zařízení (zpracoval Bc. Kubec, tel.: 607 058 081)

- Bez připomínek.

Elektrická trakce (zpracoval Ing. Zedník, tel.: 601 102 272)

- V ZTP bylo zadáno zpracování energetických výpočtů, žádáme o doplnění hlavních závěrů do textace.

Energetické výpočty je nutno zpracovat s vazbou na navazující úsek, respektive posoudit na celém rameni. Výstup z dílčího úseku by neměl vypovídající hodnotu.

Železniční svršek (zpracoval Ing. Panchartek, tel.: 724 030 021)

- Rozsah náhrady pražců je nutné definovat konkrétněji z důvodu možnosti odpovídajícího nacenění nákladů stavby. Stejná připomínka platí i pro kolejnice v obou žst., kde je v textu uvedena „lokální výměna kolejnic“.

Bylo doplněno, jedná se o rozsahy definované v zadání ZP, dle požadavku OŘ HK bude doplněna výměna kolejnic v hlavních kolejích žst Zámorská a Uhersko

Životní prostředí (zpracoval Mgr. Pacner, tel.: 720 071 544)

- Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů – kapitole doporučujeme dopracovat ve vztahu k dalším složkám životního prostředí, které nejsou v záměru projektu zhodnoceny (zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin - biologie, dendrologie – kácení, kulturní památky, vibrace, ovzduší). V kapitole 7 na str. 23 (Majetkoprávní vztahy) chybí bližší informace k záborům ZPF a PUPFL. Na str. 29 chybí výčet VKP dle § 3 zákona č. 114/1992 Sb. V kapitole hluk je nezbytné sjednotit a ověřit dopravní vstupy s dopravní technologií (rozpory v počtech vlaků ve stávajícím stavu a výhledu). Na základě toho je následně nezbytné znovu ověřit možnost přiznání limitů na SHZ. Součástí kapitoly by měl být dále krátký závěr, který shrne nejvýznamnější vlivy na ŽP.

Bylo opraveno

SŽDC GŘ 011 – odbor operativního jízdního řádu

(zpracovatel Bc. Komínová Lenka, tel. 972 244 280)

Bez připomínek.

SŽDC GR O12 – odbor základního řízení provozu

oddělení technické (zpracovatel Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

Část M, Provozní a dopravní technologie, cílový stav, dopravní body

Pro související profese uveďte, ve kterých dopravních bodech se Směrnice č. 118 uplatní, resp. ve kterých dopravních bodech se případně uplatňovat nebude. Posouzení má dopady do více profesí.

Pro profesi D.1 uveďte, ve kterých dopravních bodech se aktuální TP pro kamery uplatní (Základní technické požadavky na kamerové systémy v železničních stanicích v aktuálním znění), resp. ve kterých dopravních bodech případně uplatněna nebude. Posouzení má dopady do více profesí.

V dokumentaci upozorněte na aktuální znění TNŽ 73 6390 Nápis názvů železničních stanic a zastávek.

Bylo doplněno

SŽDC GR O13 – odbor operativního jízdního řádu

Obecně

Kapitola 3 „Popis stávajícího stavu“ - první odstavec - tato trať ve smyslu nařízení č. 1315/2013 EK patří do hlavní sítě osobní i nákladní dopravy. Opravte tvrzení, že patří do globální sítě.

Bylo upraveno

Kapitola 3 „Zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu“ - první odstavec: doporučujeme upřesnit větu „Kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku a nové kolejové řešení. Podle kapitoly 4 „Požadavky na technické řešení“ se kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku nenavrhuje, navrhuje se mimo jiné čištění a doplnění kolejového lože a dílčí výměna pražců. Doporučujeme uvést kapitoly č. 3 a 4 do vzájemného souladu. Mezi hlavní přínosy citované na konci kapitoly č. 3 doporučujeme na prvním místě uvést: „obnova prvků infrastruktury, které jsou za hranici životnosti nebo které vykazují zásadní závady“.

Bylo upraveno

Železniční svršek (zpracoval Ing Treitnar Ph D., tel. 972 341 194, Treitnar@szdc.cz)

V kapitole 5 „Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů“ doporučujeme upravit:

- Železniční svršek a spodek, nástupiště: pro všechny mezistaniční úseky doporučujeme uvést odhad

výměny pražců v mezistaničních úsecích. V ZP je pouze uvedeno, že pražce budou lokálně měněny tj. není zřejmé, jestli se jedná o jednotky procent nebo desítky procent. Do lokálních výměn pražců doporučujeme doplnit úseky koleje na mostech, kde jsou prováděny opravy se snášením kolejového roštu (izolace apod).

Bylo doplněno, odhad respektuje zadání ZP

- Žst. Zámorská a žst. Uhersko - doporučujeme upřesnit, že všechny specifikované výhybky se uvažují vyměnit za nové. ZP specifikuje výhybky s PHS, v situacích jsou uvedeny pouze jednoduché výhybky s pevnými srdcovkami. Doporučujeme uvést do souladu. Dále upozorňujeme, že v souvislosti

s zřízením výhybek s PHS bude třeba doplnit v současné době budované EOv (ohřev pohyblivého hrotu srdcovky).

Bylo upraveno v situaci, EOv i přestavníky (v ZabZař) jsou navrženy

- Žst. Zámorsk - doporučujeme zhodnotit stav kolejí podél rekonstruovaných nástupních hran a podle jejich stavu navrhnout potřebný stupeň opravy (ve vztahu k požadovaným odchylkám polohy koleje a nástupištní hrany po realizaci stavby podle ČSN 736363-2). Jako minimální opatření doporučujeme navrhnout směrovou a výškovou úpravu těchto kolejí.

Na základě požadavku OŘ HK, budou v hlavních kolejích kompletně vyměněny kolejnice, ASP projede po výměně kolejníc

- Žst. Uhersko - padrubické zhlaví je navrženo rekonstruovat kompletně včetně spojovacích kolejí výhybek, choceňské zhlaví je navrženo rekonstruovat pouze v rozsahu výměny jednotlivých výhybek. Doporučujeme sjednotit a i na choceňském zhlaví navrhnout kompletní obnovu zhlaví.

Bylo doplněno

Železniční spodek (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovskv@szdc.cz)

Všeobecně

V předložené dokumentaci chybí jakákoliv detailnější zmínka o železničním spodku a odvodnění. V kapitole 3 v popisu stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu musí být znám rozsah nestabilit železničního spodku. V úseku se vyskytují místa, kde se nachází pražcové podloží typu 4, které je důvodem poruch železničního spodku. Proč nejsou tyto úseky přesně definovány? Ostatní úseky jsou vyhovující? Jaký je stav železničního spodku ve stanicích?

V jakém stavu je odvodnění v celém předmětném úseku? V žst. Zámorsk a Uhersko je provedeno odvodnění? V jakém je stavu? Bude se obnovovat?

V kapitole 5 „Specifikace rozhodujících stavebních objektů“ nejsou v části železniční svršek a spodek popsány úpravy železničního spodku a odvodnění. Z dokumentace není zřejmé, zdali se přejezdové konstrukce budou obnoveny včetně ZKPP.

V nákladové části jsou v tabulce vyčísleny položky, které nemají oporu v textové části. Například jsou popsány sanace skalních zářezů a v žst. Uhersko je těžká sanace železničního spodku.

Do dokumentace budou doplněny tyto údaje:

- Detailní popis stávajícího stavu železničního spodku, odvodnění a jejich stavu.
- Budou upřesněna problematická místa, kde se očekávají sanace.
- Bude stanoven požadavek na předpokládaný rozsah geotechnického průzkumu pro další stupeň.
- Bude stanoven předběžný způsob sanace železničního spodku a bude stanoven rozsah úprav

Bylo doplněno

Pozemní objekty a protihlukové objekty (zpracoval Ing Ivo Jauris, tel. 724 776 077, Jauris@szdc.cz)

Do kapitoly 5 „Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů“ do části „Sdělovací zařízení“ v odstavci „Doplnění dálkové diagnostiky“ (str 11) doplňte na konec druhého odstavce „V ŽST Zámorsk bude do DDTS integrována technologie výtahů“.

Bylo doplněno

Do kapitoly 5 „Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů“ do části „Pozemní stavební objekty“ doplňte informace o rozsahu úprav zastřešení rekonstruovaných nástupišť. Dále rozsah navržených protihlukových stěn by měl vycházet ze závěrů hlukové studie, nikoliv pouze z předpokladu překročení hygienických limitů

Stavby železničního spodku (zpracoval Ing. Miroslav Teichman, tel. 702 026 015, teichman@szdc.cz)

Do kapitoly 5 „Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů“ do části „Mosty, propustky, zdi, lávky“ pro „Most v ev. km 280,872“ vypustíte specifikaci opatření nových přechodů zábradlí (vypustit závorku „gabiony“). O konkrétním technickém řešení bude rozhodnuto v dalším stupni, obecně nejsou gabiony pro tento účel preferovanou konstrukcí

Bylo upraveno

SŽDC GŘ O14 – odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (zpracovatel Ing. Vojtěch Jelínek, tel. +420 972 244 572, Jelinek@szdc.cz)

Obecně:

- Navrhuje se doplnit povinnost respektovat dokument „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní č. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06.

Požadavek na respektování uvedeného dokumentu v této stavbě přinese kromě podstatných zásahů do samotného zab. zařízení i zásahy do ostatních profesí. Pro dopravu pak zkrácení užitečných délek staničních kolejí o téměř 90m. Pokud by doprava neakceptovala zkrácení užitečných délek staničních kolejí, muselo by být kolejiště rekonstruováno dosti zásadně, což by mělo vliv z hlediska zab. zař. i na rozmístění návěstidel navazujících TZZ.

V ŽST Uhersko by byla nutná změna poloh všech deseti odjezdových návěstidel, zřízení deseti bezvýhybkových úseků s přenosem kódu VZ (od IS stávající polohy odj. návěstidla po IS nové polohy odj. návěstidla), související kabelizace, doplnění hardwaru a úprava softwaru SZZ, úprava hardwaru i softwaru ETCS.

V ŽST Zámrsrsk by byla nutná změna poloh sedmi odjezdových návěstidel, přičemž stávající L2 a L4a by byly zrušeny bez náhrady spolu s kolejí č. 4a, zřízení sedmi bezvýhybkových úseků s přenosem kódu VZ (od IS stávající polohy odj. návěstidla po IS nové polohy odj. návěstidla), související kabelizace, doplnění hardwaru a úprava softwaru SZZ, úprava hardwaru i softwaru ETCS. Z důvodu zkrácení 6. koleje by musela být řešena úprava nástupiště č. 2 pro zachování požadované délky

Řešení dle uvedeného dokumentu má značný vliv samozřejmě i na ekonomiku stavby. Konečné stanovisko zda vyhovět připomínce či by měl dle názoru projektanta rozhodnout zadavatel.

oddíl 5, str. 8

Přejezd km 277,622 (P48923) - Není zřejmé, proč je v rámci ZP ukotveno použití výstražníků s LED svítilnami. Větu navrhujeme vypustit.

Použití LED převzato ze zadání, lze požadovat až v dalších stupních. Bylo upraveno

SŽDC GŘ O15 – odboru provozuschopnosti Stanovisko oddělení správy infrastruktury a zkoušek

(zpracoval Fryc Michal, Dis., tel.: 972 244 656, mobil: 720 053 210, e-mail: FrycM@szdc.cz)

6) Územně technické podmínky: (str. 22) odstavec s názvem Údaje o dopravních trasách, přístupy na staveniště, opravit překlep ve slově komunikacích.

Bylo upraveno

Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí

(zpracoval Ing. Zelinka, tel. 724 076 530, zelinka@szdc.cz)

1. Ochrana přírody a krajiny

Nutno dopracovat problematiku kácení dřevin (vliv na mimolesní zeleň). U použitého latinského názvosloví rostlin a živočichů nutno opravit typ písma na kurzívu.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

2. Voda a vodní hospodářství

Upozorňujeme na nutnost důkladného zabezpečení úniku ropných produktů z používaných mechanismů, zákazu skladování a manipulace s PHM v ochranných pásmech vod atd.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

3. Odpady a odpadové hospodářství

V dokumentaci není uveden požadavek vycházející z vydané Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady (Příloha č. 4), a proto v dalším stupni dokumentace požadujeme uvést, aby zhotovitel stavby jako původce odpadu zajistil zpracování dokumentace o nakládání s odpady (buď „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“) s ohledem na finanční náklady stavby dle níže uvedeného rozsahu:

„Požadavek na zpracování a předložení dokumentace o nakládání s odpady

Závěrečná zpráva o nakládání s odpady - stavba nad 20 mil Kč (koridorové a ostatní stavby) bude obsahovat textovou a přílohovou část dle níže uvedeného obsahu:

1. Textová část:

- *název stavby*
- *název zhotovitele stavby, který předkládá souhrnnou „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady za celou stavbu“*
- *datum zpracování zprávy*
- *základní informace o stavbě v návaznosti na odpadové hospodářství*
- *změny od projektové dokumentace, zda k nim došlo a kde je to zapsáno ve stavebním deníku*
- *platná legislativa, podle které byla zpráva zpracována*
- *místo uložení povinných dokumentů v rámci odpadového hospodářství vyplývající ze zákona o odpadech (průběžná evidence o nakládání s odpady, evidenční listy pro přepravu nebezpečných odpadů, vážní listky, průvodní listiny apod.)*

- seznam všech příloh

2. Přílohová část:

- seznam všech firem (podzhotovitelů), které nakládaly s odpady
- řádné oprávnění všech podzhotovitelů pro danou činnost, jestli je zákonem vyžadováno
- platné rozhodnutí příslušného úřadu k provádění činností souvisejících s nakládáním odpadů dle právních požadavků
- seznam stavebních objektů a provozních souborů celé stavby s uvedením původců odpadů (pokud není jedna zodpovědná firma)
- seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů
- seznam vynaložených nákladů na nakládání s odpady dle stavebních objektů a provozních souborů korespondující s fakturací
- pravidelná roční hlášení o produkci a nakládání s odpady za kalendářní rok pokud to vyžadoval charakter stavby

Prohlášení o nakládání s odpady-stavba do 20 mil Kč (pozemní objekty, přejezdy atp.) a technologické stavby nad 20 mil. Kč (zabezpečovací systémy atp.) bude obsahovat níže uvedené údaje:

- název stavby
- název zhotovitele stavby, který předkládá prohlášení
- datum zpracování prohlášení
- prohlášení zhotovitele, že s veškerým odpadem vzniklým v rámci stavby bylo nakládáno v souladu s platnými právními předpisy týkajícími se odpadů a vzniklé odpady byly předány oprávněné osobě v souladu s platným zákonem o odpadech
- seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů“.

Zhotovitel/dodavatel předá vyhotovenou dokumentaci o nakládání s odpady určenému zástupci SŽDC při ukončení stavby.

Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace

4. Ochrana ovzduší

Bez připomínek. Jen upozorňujeme, že v případě, že bude docházet k recyklaci kolejového lože je třeba, aby byla zpracována Rozptylová studie související s recyklací šterkového lože, která je nutná zpracovat na základě zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.

5. Hluk a vibrace

Požadujeme přepracovat posouzení staré hlukové zátěže:

1) Intenzity dopravy musí být porovnávány na základě statistiky (zejména v případě nákladní dopravy). Ve stávajícím stavu nejezdí 137 nákladních vlaků denně, ani snad v nejvytíženějším dni. V roce 2000 jelo naopak vlaků více. Podklady jsme k tomu poskytovali. Zásadně nesouhlasíme s přebíráním intenzit ze starších dokumentací nebo z grafikonu (přílohou zasíláme poslední podklady,

na jejichž základě KHS uznala režim SHZ v obci Turov – v řešeném úseku samozřejmě nelze použít zlepšení parametrů trati, ale žádáme o prověření změny hlučnosti v důsledku skutečně projetých intenzit – osobní vlaky jedoucí každý pracovní den jsou uvažovány jako jedoucí denně)

SŽDC GR O16 – odbor jízdního řádu

(zpracovatel Ing. Alexandr Vrtěl, tel. 972 241 550)

K záměru projektu Choceň - Uhersko, ve stavu předloženém 19. IV. 2018, uvádím:

- cílový stav konzervuje nevyhovující konfigurace stanic Zámrska a Uhersko, ve kterých nelze předjíždět nákladní vlaky v lichém směru vůbec, v sudém vždy jen na jedné předjízdňé koleji ze dvou, z důvodu nutnosti udržování předjízdňých kolejí volných pro zastavující vlaky s přepravou cestujících (hlavní koleje bez nástupišť);
- v Zámrsku je konzervována nevyhovující délka jediné využitelné předjízdňé koleje pouhých 476 metrů: taková kolej nemá pro nákladní dopravu praktický význam, její využití je spíše pro ad hoc jedoucí vozidla např. údržby
- v Uhersku je konzervována nevyhovující délka jediné využitelné předjízdňé koleje 636 metrů: taková délka je již nyní nedostatečná, po spuštění ETCS zcela nedostatečná
- postupy výstavby počítají s naprosto od reality odtrženými počty vlaků, které je třeba vést odklonem

SŽDC GR O24 – odbor elektrotechniky a energetiky

(zpracovatel Ing. Ondřej Plocek, tel. 972 322 491)

Bez připomínek.

SŽDC GR O26 – odbor strategie

(zpracovatel Ing. Martin Vaněk, Ph.D., tel. 972 235 643)

V návaznosti na Vaši žádost o vydání připomínek O26 ke konceptu záměru projektu „Choceň – Uhersko, BC“ Vám sdělujeme následující:

- 1) Z dokumentace, respektive z její dokladové části, musí být zřejmé, jestli je dokumentace principiálně zpracovávána jako akce opravného charakteru na bázi „kus za kus“, nebo jestli je to klasická modernizační akce v souladu s koncepčními a prováděcími dokumenty s tím spojenými (např. Směrnice generálního ředitele SŽDC s.o. č. 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“ či dopis zn. 20009-2018-SŽDC-GR-O6 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravy). Toto může mít vliv na odlišnosti např. v uspořádání návěstidel v železničních stanicích i mezistaničních úsecích či vzdálenosti mezi přestavníky výhybek 2 a 3 v žst. Uhersko (neodpovídá čtvrtině rychlosti do odbočky dle ČSN 73 6360, ba ani dosud běžně aplikovaných 6 m).

Požadavek na respektování uvedeného dokumentu v této stavbě přinese kromě podstatných zásahů do samotného zab. zařízení i zásahy do ostatních profesí. Pro dopravu pak zkrácení užitečných délek staničních kolejí o téměř 90m. Pokud by doprava neakceptovala zkrácení užitečných délek staničních kolejí, muselo by být kolejiště rekonstruováno dosti zásadně, což by mělo vliv z hlediska zab. zař. i na rozmístění návěstidel navazujících TZZ.

V ŽST Uhersko by byla nutná změna poloh všech deseti odjezdových návěstidel, zřízení deseti bezvýhybkových úseků s přenosem kódu VZ (od IS stávající polohy odj. návěstidla po IS nové polohy

odj. návěstidla), související kabelizace, doplnění hardwaru a úprava softwaru SZZ, úprava hardwaru i softwaru ETCS.

V ŽST Zámrsrsk by byla nutná změna poloh sedmi odjezdových návěstidel, přičemž stávající L2 a L4a by byly zrušeny bez náhrady spolu s koleji č. 4a, zřízení sedmi bezvýhybkových úseků s přenosem kódu VZ (od IS stávající polohy odj. návěstidla po IS nové polohy odj. návěstidla), související kabelizace, doplnění hardwaru a úprava softwaru SZZ, úprava hardwaru i softwaru ETCS. Z důvodu zkrácení 6. koleje by musela být řešena úprava nástupiště č. 2 pro zachování požadované délky

Řešení dle uvedeného dokumentu má značný vliv samozřejmě i na ekonomiku stavby. Konečné stanovisko zda vyhovět připomínce či by měl dle názoru projektanta rozhodnout zadavatel.

2) Bylo by vhodné, aby situace ve finálním odevzdání koordinovaly všechny požadované profese dle ZTP.

Bylo zapracováno

3) Dokumentace by měla obsahovat sjednocené délky nástupišť ve schématu (příloha D6) s údaji v situacích (přílohy D4, D5). Dostatečná délka pro zastavení vlakových souprav dle požadavků objednatele dopravy je v tomto úseku 140 m.

Délky nástupišť na zastávkách jsou jednotné – 140 m. V žst. Zámrsrsk bude zachována původní délka s ohledem na možné využití v rámci výlukových stavů.

4) Počty vlaků (TZ, kapitola 8, str. 32) – snížené počty nákladních vlaků ve výhledu vyplývají ze zdvoukolejnění trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň? S jakým termínem zdvoukolejnění zpracovatel uvažuje? Do ekonomického hodnocení bude nutné termín koordinovat s postupem přípravy jednotlivých DUR na zmíněné trati.

Pro EH je nutno termín zdvoukolejnění zpracovateli zadavatelem stanovit

5) Protihlukové stěny – měly by být sjednocené údaje o délkách PHS z TZ (kapitola 8, str. 33-35) s daty v tabulkovém souboru s investičními náklady dle vzorového sborníku pro oceňování staveb.

Bylo zapracováno

6) Ekonomické hodnocení by mělo respektovat principy Resortní metodiky (MD ČR 11/2017), tedy měla by být provedena CBA pro finanční i ekonomickou analýzu, nikoli pouze MKA (TZ, kapitola 10, str. 38).

Bylo zapracováno

SŽDC GŘ O30 – odbor bezpečnosti a krizového řízení

(zpracovatel Bc. Monika Trpišovská, tel. 972 225 624)

Odbor bezpečnosti a krizového řízení SŽDC nemá zásadní připomínky k předložené investiční akci. S ohledem na rozsah a určení projektové dokumentace uvádíme dále obecné připomínky tak, aby bylo možné následně vyhodnotit možný rozsah vyvolaných požárně-bezpečnostních opatření:

1) Pro další stupeň projektové dokumentace požadujeme provést u všech dotčených objektů vyhodnocení zda zásah do objektu bude posuzován jako Změna I ve smyslu ČSN 730834.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

2) Následně pak je nutné provést zhodnocení technických požadavků v obsahu a rozsahu čl.4 ČSN 730834 popř. provést návrh takových úprav, které nezhoršují stávající podmínky požární bezpečnosti.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

3) Do vhodné části projektové dokumentace doporučujeme doplnit text: „Zahájení stavebních prací souvisejících s dopadem na příjezdové komunikace k objektům drah a na dráze oznámit na operační středisko místně příslušné HZSP SŽDC JPO Česká Třebová, Semanínská, 560 02 Česká Třebová, nepoplachové tel. č. 972 325 350 v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

4) Do části projektové dokumentace řešící PHS požadujeme vložit text:

Protihluková stěna bude označena směrem úniku v o standardním rozměru (min 400 x 200 mm) a minimální tloušťky materiálu pro tabulku (2 mm pro plech a 4 mm pro plast) ve vzdálenosti 20 m. Rozměry tabulek, barva a světelné podmínky musí být v souladu normativními požadavky souboru norem ČSN ISO 3864 a ČSN EN ISO 7010.

Upozorňujeme na skutečnost, že všechny v jednotlivých částech projektové dokumentace požadované a následně instalované bezpečnostní značky a doplňkové směrové šipky musí splňovat požadavky ČSN ISO 3864-1 a ČSN ISO 3864-4 (fotometrické) a ČSN EN ISO 7010 (designové).

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

5) Do části projektové dokumentace řešící demolice objektů požadujeme doplnit text: „Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu).“

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

6) Pokud v rekonstruovaných místnostech s technickými zařízeními nejsou instalovány PHP provede se instalace 1 ks PHP vhodného druhu a typu (např. S5 s hasební schopností min.70B) popř. odůvodnění jejich neinstalace.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

7) Z hlediska požární ochrany požadujeme upřesnit požadavky na požární odolnost požárních ucpávek resp. požárního těsnění ve smyslu ČSN 730810:2016 např. takto: „Vstupy kabelů do objektů ze šachty, jakož i při prostupu požárně dělící konstrukcí, budou utěsněny požárně odolnou hmotou s odolností EI 60 (třída reakce na oheň a požární odolnost nejméně taková jakou má konstrukce, kterou kabely prostupují).“ Z hlediska požární ochrany požadujeme upřesnit požadavky na minimalizaci škod s ohledem na možnosti šíření požáru obdobně i do reléových domků či jiných technologických objektů vždy, když budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

8) Na vstupu do objektu z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.) musí být kabely požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Při vedení sdělovacích a zabezpečovacích kabelů z volného prostoru přístupnou chráničkou požadujeme zvážit požadavek na její reakci na oheň B (s1, d0) a dále požadujeme provést kabelovod v místech, kde může hořet (ohrožení vnějším požárem), ze žlabů s prokázanou reakcí na oheň A1, A2 případně B.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

9) Z hlediska požární ochrany požadujeme do vhodné části PD vložit text: „Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů.“.

Požadujeme předložit projektovou dokumentaci – zejména Požárně bezpečnostní řešení stavby, zpracovanou pro další stupeň stavebního řízení.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

SŽDC OŘ HK

(zpracovatel Ing. David Ježek, tel. 972 341 422)

Požadujeme zpracovat do záměru projektu následující podmínky:

- Odstavec 4 - Požadavky na technické řešení

V celém úseku Choceň - Uhersko vyměnit vadné pražce s vadami dle S68 (podélné a příčné trhliny).

V úsecích Choceň - Zámorsk a Zámorsk - Uhersko zpracovat stabilizace svahů.

Bylo doplněno

- Odstavec 5 - specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

V žst. Zámorsk a Uhersko - zpracovat úplnou výměnu kolejnic v kolejích č. 1 a 2 (ne jen ojedinělou)

Bylo doplněno

- Rekonstrukce trakčních podpěr dle rozsahu viz níže:

Mnohé základy a podpěry jsou dlouhodobým provozem poškozeny, je narušena statika podpěr.

Základy jsou narušeny zatékáním vody do dutin a jejich únosnost je snížena, na ocelových podpěrách

se projevuje koroze způsobená bludnými proudy. Betonové podpěry vykazují jednotlivá poškození, praskliny, drobení. Na povrchu stávajících betonových stožárů se s ohledem na jejich stáří objevují praskliny.

Stávající podpěry je nutné posuzovat z hlediska funkčnosti, statiky a vhodného situování, dále rozsahu koroze ocelové konstrukce a pod. Zachování stávajících podpěr bude posuzováno individuálně podle celkového stavu stožáru, kvality provedení základu a dalších aspektů hlavně nového tvaru železničního spodku a odvodňovacích příkopů. Je nutné posuzovat stabilitu základů i přechodným stavu při sanaci žel. spodku. V traťových úsecích, zejména v obloucích tratě, je narušena statika stožárů vlivem špatné únosnosti železničního spodku a nedostatečného založení základů.

Rozsah rekonstrukce trakčního vedení bude odpovídat rozsahu úprav železničního svršku a spodku. Rekonstrukce bude provedena v souladu s požadavky platných technických norem a předpisů. Svislé řetězkové trakční vedení v dotčeném úseku bude realizováno v parametrech pro maximální rychlost 160km/h v hlavních kolejích. Jedná se o úplnou rekonstrukci trakčního vedení na tratích a ve stanici, tzn. včetně vybudování nových základů a nových stožárů

Bude zapracováno

- Ve stavbě je uvažováno s maximálním využitím stávajícího zařízení trakčního vedení.

Bude zapracováno

- Současně však v místech s vyskytujícími se závadami na trakčním vedení, nevyhovující parametry trolejového vedení nebo v kvalitě stožárů nebo v únosnosti základů se přikročí k rekonstrukci.

Žádáme o rekonstrukci stávajících základů a betonových trakčních podpěr. Uložení betonových trakčních

Bude zapracováno

- Do DŘT začlenit více objektů:

TTS4040 Sruby

TTS4130 Radhošť

TTS4150 Sedlíštko

TTS4170 Opočno

TTS4180 Ostrov

Bude zapracováno

- Je nutná koordinace s paralelně připravovanou akcí "Náhrada přejezdu P4897", lávku pro pěší doporučujeme opatřit novým PKO v rozsahu pouze nosné konstrukce, posléze se k ní připojí nové rampy pro pěší a cyklisty.

Není známa časová posloupnost staveb

- Požadujeme přestavět propustek v km 286,517 z důvodů špatného stavu zdiva.

V případě odsouhlasení zadavatelem, bude objekt zařazen do stavby